



Regierungsratsbeschlüsse seit 1803 online

<http://www.staatsarchiv.zh.ch/query>

Signatur **StAZH MM 3.76 RRB 1948/1468**

Titel **Bau- und Niveaulinien.**

Datum 27.05.1948

P. 640–641

[p. 640] A. Mit Eingabe vom 12. Januar 1948 ersuchte die Bausektion I des Stadtrates Zürich unter Vorlage der Pläne um Genehmigung des Gemeinderatsbeschlusses vom 20. August 1947 über die Abänderung und Festsetzung der Bau- und Niveaulinien der Hofwiesenstrasse bei der Abzweigung der Wehntalerstrasse sowie der Wehntalerstrasse zwischen der Hofwiesenstrasse und der Stadtgrenze gegen Regensdorf, in Zürich 11. Dieser Beschluss wurde im städtischen und kantonalen Amtsblatt vom 3. Oktober 1947 veröffentlicht. Laut dem Zeugnis des Bezirksrates Zürich gingen gegen die Vorlage keine Rekurse ein.

B. Die Wehntalerstrasse ist der auf Stadtgebiet liegende Teil der Hauptverkehrsstrasse «T», Zürich-Niederwenigen. Sie weist eine Länge von 5,5 km auf und besitzt auf der Teilstrecke zwischen der Schaffhauser- und Zehntenhausstrasse bereits genehmigte Bau- und Niveaulinien, während solche auf dem anschliessenden Teilstück bis zur Stadtgrenze gegen Regensdorf noch fehlen.

Wegen der stark zunehmenden Ausdehnung der Wohnquartiere in Affoltern hat sich der Lokalverkehr auf der Wehntalerstrasse erheblich vermehrt. Die Stadt ist daher gezwungen, auf dieser Strasse ein öffentliches Verkehrsmittel (Tram oder Trolleybus) einzusetzen. Diese Massnahme macht den vorherigen Ausbau der Wehntalerstrasse notwendig, welcher das ursprünglich vorgesehene Mass noch überschreiten wird. Um diesen Ausbau sicherzustellen, sind die Bau- und Niveaulinien teilweise abzuändern und neu festzusetzen.

Die Vorlage ist wie folgt zu beurteilen:

Bei der Abzweigung der Wehntalerstrasse von der Hofwiesenstrasse ist zur übersichtlichen Gestaltung dieses wichtigen Strassenkreuzes die Zurückverlegung der bestehenden Baulinien vorgesehen, womit eine platzartige Erweiterung erreicht wird.

Zwischen der Hofwiesen- und der Regensbergstrasse werden die Baulinien weitgehend den bestehenden Bauten angepasst, so dass sich hier eine Bauverbotszone ergibt, deren Breite zwischen 28 und 30 m variiert. Das normale Strassenprofil soll eine 12 m breite Fahrbahn erhalten. Bei // [p. 641] der Einmündung von Strassen und bei projektierten Haltestellen sind zusätzliche Erweiterungen festgelegt.

Von der Einmündung der Regensbergstrasse an abwärts beträgt der Baulinienabstand durchgehend 32 m. Dieser genügt für den Ausbau der Strasse mit einer 12 m breiten Fahrbahn, beidseitig 2 m breiten Fahrradstreifen und 3 m breiten Gehwegen. Für die Vorgärten verbleiben noch je 5 m Breite. Die Verbreiterung des Baulinienabstandes erfolgt einseitig auf der nördlichen Seite, um die Ueberbauung der Grundstücke auf der südlichen Seite nicht zu verunmöglichen. Um bei der Regensbergstrasse den Bau einer



Strassenbahnschleife zu ermöglichen, sind dort die Baulinien entsprechend zurückversetzt.

Von der katholischen Kirche bis zum Rägelweg bzw. Riedhaldensteig wird der heutige Baulinienabstand von 26 m beibehalten, da beidseitig der Strasse verschiedene Neubauten erstellt worden sind.

Die 12 m breite Fahrbahn sowie der Fahrradstreifen und Gehweg können beibehalten werden. Einzig die Breiten der Vorgärten reduzieren sich auf 2 m. In der Fortsetzung bis zum Dorfplatz Affoltern beträgt die Bauverbotszone wieder 32 m.

Für die Erweiterung des verhältnismässig engen Dorfplatzes wird die südliche Baulinie auf einen mittleren Abstand von 50 m zurückverlegt werden. Dadurch lässt sich eine übersichtliche Gestaltung des Platzes und eine einwandfreie Einführung der vorhandenen Strassen erreichen.

Von der Zehntenhausstrasse bis zur projektierten Unterführung unter der SBB.-Linie Seebach-Regensdorf ist der Baulinienabstand auf durchschnittlich 32 m festgesetzt.

Bei der Abzweigung der Furttalstrasse von der Wehntalerstrasse, wo bei einer allfälligen Erstellung der geplanten Tramlinie nach Affoltern die Endschleife vorgesehen ist, sind die Baulinien entsprechend erweitert. Ferner ist vor der projektierten Unterführung unter der erwähnten Bahnlinie die südliche Baulinie auf 25 m Abstand für die Ausgestaltung der Unterführung zurückverlegt.

Nach der Unterführung bis zur Stadtgrenze ist der Baulinienabstand auf 50 m bemessen, wodurch in dieser landwirtschaftlichen Zone die Bauten genügend weit von der Fahrbahn der Ausfallstrasse ferngehalten werden.

Die bisherige Niveaulinie der Wehntalerstrasse wird grundsätzlich beibehalten. Es sind lediglich einige Aenderungen zur Verbesserung des Längenprofils vorgesehen. Für das neu festzusetzende Teilstück unterhalb der Regensdorferstrasse ergeben sich Steigungen bis zu 0,6% und Gefälle bis zu 1,8%. Bei der projektierten Bahnunterführung beträgt das Gefälle stadtseitig 6% und die Steigung gegen das Furttal 2%. Die Niveaulinie der Regensbergstrasse ist dem neuen Niveau der Wehntalerstrasse anzupassen.

Laut Zuschrift des Gemeinderates Regensdorf vom 12. Mai 1948 erklärt sich dieser mit dem Anschluss der Bau- und Niveaulinien an die Gemeindegrenze einverstanden.

Der Genehmigung der Vorlage steht somit nichts entgegen.

Auf Antrag der Baudirektion
beschliesst der Regierungsrat:

I. Der Beschluss des Gemeinderates Zürich vom 20. August 1947 betreffend

- a) Die Abänderung der Baulinien der Hofwiesenstrasse bei der Abzweigung der Wehntalerstrasse;
- b) die Abänderung und Festsetzung der Bau- und Niveaulinien der Wehntalerstrasse zwischen Hofwiesenstrasse und Stadtgrenze gegen Regensdorf;
- c) die Abänderung der Niveaulinie der Regensbergstrasse beim Anschluss an die Wehntalerstrasse und
- d) die Abänderung der Baulinienanschlüsse verschiedener in die Wehntalerstrasse einmündender Strassen in Zürich 11, wird gemäss den vorgelegten Plänen genehmigt.



II. Der Stadtrat Zürich wird eingeladen, vorstehende Genehmigung öffentlich bekanntzugeben.

III. Mitteilung an den Stadtrat Zürich unter Rücksendung eines Planexemplars mit Genehmigungsvermerk, den Gemeinderat Regensdorf, den Bezirksrat Zürich und an die Baudirektion.

[Transkript: OCR (Überarbeitung: Team TKR)/22.03.2017]